SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Así se hace a la hora 16 y 14 minutos)

La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social tiene el gusto de dar la bienvenida a los representantes de los Astilleros Rosendo S.R.L., a quienes deja en uso de la palabra.

SEÑOR HUGHES.- En primer lugar, les damos las gracias por habernos recibido, sobre todo porque sabemos que estos momentos son difíciles para todos y los señores Senadores, sin duda, tienen mucho trabajo.

A nuestro juicio, una pequeña empresa es tan importante como una grande. Aclaro que no estoy aquí como abogado, sino como interesado -no quiero utilizar el término perjudicado- en lo que ocurre con el Astillero Rosendo, por haber sido toda mi vida un nauta. Este astillero me hizo dos barcos y, tal como dije, al navegar desde niño, conozco los Astilleros Rosendo en el Puerto del Buceo desde hace muchos años.

No cabe duda de que este es el problema de una pequeña industria, que funciona desde hace mucho tiempo y a la que se pretende cerrar en forma indirecta. Además de las razones que tenemos como nautas para pensar que no se debe cerrar esta empresa, como ciudadanos entendimos que era necesario que los señores Senadores tuvieran conocimiento del problema de esta industria, cuyo cierre se está provocando, a fin de ver si es posible encontrar alguna solución. Su cierre implica, directamente, la pérdida de fuentes de trabajo para nueve personas e, indirectamente, para otro conjunto de trabajadores.

Como dije, los Astilleros Rosendo S.R.L. están en el Puerto del Buceo desde hace veintidós años, y si bien podían haberse instalado en otra parte, decidieron comprar las instalaciones que hoy ocupan por encontrarse dentro del recinto portuario, lo cual les permite trabajar en el ambiente que corresponde a su actividad. Estos astilleros son reconocidos en toda la plaza y actualmente es el único que queda funcionando, ya que los demás han cerrado. Se trata de una industria artesanal que construye y repara barcos. En otras zonas, como por ejemplo Punta Yeguas, había otros astilleros que dejaron de existir, como es el caso del de Casarino. El único astillero que queda es el Rosendo, porque se encuentra dentro del Puerto del Buceo, ya que ese recinto portuario es el centro de la actividad náutica en el Uruguay. Allí llegan barcos argentinos que van hacia la zona del Este, todo lo cual le ha permitido a la empresa construir barcos muy importantes, aunque también ha trabajado para la Armada Nacional, para los pescadores y para los remolcadores. Asimismo, es la única industria de su clase que construye barcos de metal. Insisto en que esta empresa sobrevive porque se encuentra en el Puerto del Buceo.

Cuando Rosendo se instaló, hace veintidós años, en el Puerto del Buceo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas -concretamente la Dirección Nacional de Hidrografía- realizó una expropiación y concretó un contrato sin plazo que nunca se dejó sin efecto. El referido Ministerio le fue dando largas al asunto y posteriormente constituyó una Comisión junto con la Intendencia y con el Yacht Club -que tiene voz pero no voto- a fin de estudiar el funcionamiento del Puerto. Rosendo siempre contó con el apoyo de la Comisión, pero la firma de un contrato para formalizar su permanencia en el Puerto del Buceo siempre se fue demorando, a pesar de que la empresa construyó un edificio, una rampa para el acceso de los barcos y realizó muchas mejoras para desarrollar mejor sus actividades.

Recientemente, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas llamó a una audiencia pública para otorgar la concesión en caso de que hubiera interesados, pero sólo se presentó Rosendo. Cabe destacar que, previo a la adjudicación, se solicitó la opinión de la Armada Nacional, la cual brindó su apoyo a Rosendo. Del mismo modo, esta empresa recibió el respaldo de la Comisión del Puerto del Buceo, pese a lo cual el trámite no se terminó, y el expediente al que me voy a referir es el que corresponde al inicio del trámite de desalojo como precario de los Astilleros Rosendo. Incluso, a mucha gente del Ministerio le consta todos los pasos que fueron dados por Rosendo a los efectos de poder firmar un contrato y pagar por lo que está utilizando allí. Lo cierto es que esto fue desconocido totalmente por la Dirección Nacional de Hidrografía.

A ello se suma el hecho de que hace unos meses llegó una solicitud de desalojo, como ocupante precario, sin aviso y sin que exista la posibilidad de realizar una negociación. Quisimos hablar con los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, pero no fuimos recibidos y ellos delegaron el asunto a la Dirección Nacional de Hidrografía. Allí, el ingeniero Loureiro manifestó que este asunto no le interesaba y que quería que el Astillero se fuera de allí. Aclaro que si el Astillero se instalara en la ciudad de San José o en Juan Lacaze moriría, porque su lugar natural de trabajo es el Puerto del Buceo.

La realidad es que el desalojo se inició; si éste prospera y el Ministerio sigue cerrado a cualquier conversación, se va a perder una pequeña industria que nunca ha necesitado de la ayuda del Estado y que emplea actualmente a nueve personas, aunque antes contaba con más cantidad de trabajadores. Estos trabajadores o constructores, que son artesanales, no tienen trabajo en el Uruguay por lo que, como muchos otros, tendrán que emigrar.

El Ministerio, reitero, ha estado ciego e inoperante en este tema y no ha planteado una argumentación seria, ya que allí se manifestó que en lugar de un Astillero, se podría instalar un restaurante.

Cabe precisar que en ese lugar está el padrón del Astillero, luego hay varios de pescadores, otro que está arrendado a lo que se llama el Club de Comodoros, que son nautas, y un último donde está ADES. Ninguno de ellos han sido perjudicados ni desalojados. Solamente se quiere sacar al Astillero Rosendo en aras de instalar, a lo mejor, otro restaurante en la zona.

Por otra parte, nos hemos puesto en contacto con gente interesada en el tema y se llegó a presentar un proyecto para mejorar el lugar, instalando restaurantes e incluyendo al Astillero como un factor de interés en la zona. Sin embargo, no se nos ha brindado ninguna contestación. Inclusive, en la primera audiencia del juicio iniciado ante la Justicia Ordinaria, al Juez interviniente le llamó la atención la falta de diálogo y que el abogado no presentara las razones del caso.

No sabemos si el camino indicado es el de la Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado o el de la Comisión de Industria y Energía, ya que el tema trata de una pequeña industria; sin embargo, también se deben tener en cuenta las familias que se quedan sin trabajo. Por eso, pensamos que lo mejor era hacer conocer el problema a quienes votamos, ya que los integrantes de la otra parte son sordos, ciegos y mudos a cualquier solución y no brindan ninguna argumentación.

Luego de la audiencia judicial donde la Juez solicitó que se iniciara un diálogo, mantuvimos reuniones con el abogado de la otra parte quien manifestó que lo único que sabe es que tiene una orden de desalojo. En la zona, esto significa solamente el desalojo de una pequeña industria, sin que se presenten los argumentos del caso. Reitero que no se ha elaborado ningún proyecto. Al parecer había algunos interesados y pensamos que, a lo mejor, hay alguno en particular que se está moviendo a estos efectos.

Quiere decir que estamos totalmente indefensos frente a una situación donde la Justicia tendrá que determinar si se trata de un ocupante precario o no. Entonces, se trata de un problema de tiempo y, al final, ese predio probablemente volverá a la órbita del Ministerio. En síntesis, este es el tema que queremos plantear a los Legisladores, que son nuestros representantes, para ver si se puede hacer algo.

Esta es la historia del Astillero, de una pequeña industria que no ha necesitado ayuda del Estado, que no ha enviado obreros al Seguro de Paro y que es conocida en toda la costa uruguaya desde hace más de veinte años.

Reitero que venimos a plantear el tema a los señores Senadores para ver si se puede encontrar una solución, aunque no sabemos si será posible hacerlo; de todas maneras, estamos dispuestos a recurrir ante quien sea para arreglar este problema.

No quiero quitar más tiempo a la Comisión, ya que solamente queríamos manifestar el dolor que nos significa la situación planteada.

SEÑOR ROSENDO.- El señor Hughes está bastante informado de todo lo que ha sucedido en el correr de estos años.

Lo único que deseo agregar es que nosotros no sólo nos dedicamos a la reparación o construcción de embarcaciones deportivas, sino que también construimos embarcaciones de trabajo y en este momento tenemos dos barcos varados. En realidad, nuestra preocupación fundamental es con respecto al varadero y no al astillero porque este último, en sí, se puede instalar en cualquier otra parte. Sin embargo, el varadero sólo puede estar al lado del mar. Asimismo, atendemos embarcaciones de tráfico. En el Puerto del Buceo hay dos compañías, que nosotros atendemos, que tienen su base ahí y hacen el servicio de prácticos en el Pontón de Recalada. Incluso, los prácticos del Puerto de Montevideo también varan en el Puerto del Buceo cuando tienen necesidad. Esto sucede porque desde La Paloma a Montevideo no existe otro varadero para embarcaciones livianas, es decir, de hasta 50 toneladas. Es decir que, aparte de nuestro interés en mantenernos allí, hay que tener en cuenta que mucha gente se va a ver perjudicada porque mañana no va a tener dónde ir a varar sus embarcaciones; si tienen tiempo, podrán ir a la Argentina, pero en una emergencia necesitan ser atendidos en el instante. Por ejemplo, nosotros atendemos embarcaciones de la Argentina que sufren averías cuando van o vienen a Punta del Este, porque por esa zona hay algunas rocas que están mal balizadas; en estos casos el único astillero que les puede dar una mano es el Astillero Rosendo.

SEÑORA ARISMENDI.- No sé -justamente estaba tratando de hacer memoria- si los representantes de la empresa ya habían estado en esta Comisión, pero en la sesión anterior, cuando se planteó la entrevista, yo recordaba esta situación de muchos meses atrás, en la que, como bien se decía, hay un problema laboral, de transporte, de industria, etc.

Ahora bien, me gustaría saber, por ejemplo, cuánta gente estaría involucrada directamente, en lo que concierne a esta Comisión. En lo que está en el ámbito de la Justicia, naturalmente que nosotros no podemos intervenir, pero sugeriría, dado que la Comisión de Transporte y Obras Públicas ha convocado al señor Ministro para el día miércoles, que se le enviara la versión taquigráfica para que ya nos pudiera traer una respuesta formal sobre cuáles son las razones que lo han llevado a tomar esta determinación. Adelanto que no me explico cuál puede ser el fundamento de una determinación de este tipo, pero tal vez el señor Ministro tenga alguno.

(Ingresa a Sala el señor Senador Correa Freitas, quien ocupa la Presidencia)

SEÑOR GALLINAL.- Quisiera saber si la empresa tiene un contrato de arrendamiento.

SEÑOR HUGHES.- Sí, pero vencido.

SEÑOR GALLINAL.- Entonces esa acción de desalojo por ocupantes precarios seguramente no va a prosperar.

SEÑOR HUGHES.- Lógicamente entendemos que no debería prosperar, porque existe un contrato de muchos años, aunque esté vencido. Además, no tiene la legitimación activa; no intervino la Comisión del Puerto del Buceo. Pero la realidad es que, sea en un plazo mayor o menor, si se proponen desalojarlo, lo van a desalojar. Hay que tener en cuenta que es una estabilidad que se ha estado buscando desde hace muchos años, y no entendemos por qué en este momento se lo quiere sacar. Entonces, nos parece muy buena la propuesta de la señora Senadora Arismendi: nos gustaría que el señor Ministro, que no nos recibió -nos delegó directamente a la Dirección Nacional de Hidrografía- diera alguna explicación a esta Comisión, porque a nosotros lo único que se nos dijo es que puede tener un mejor destino. Es posible que esto sea así, pero hay que tener en cuenta que se está desalojando a una industria y afectando directamente a nueve personas que están trabajando allí e indirectamente a todos los proveedores. No comprendemos cómo se quiere cerrar una empresa como ésta, sin que exista ningún proyecto general ni otros desalojos en la zona.

SEÑOR GALLINAL.- Si la empresa continúa pagando arrendamiento, me gustaría conocer el monto, y a la vez quisiera saber si los otros ocupantes que existen en el lugar están en la misma situación.

SEÑOR HUGHES.- Nosotros no pagamos; hace casi veinte años que estamos queriendo pagar pero no nos concretan nunca. Están el expediente administrativo las presentaciones, la audiencia, el pedido, etcétera, pero nunca se llegó a concretar el contrato de concesión. De manera que en ese sentido hemos sido privilegiados, pero consta claramente que hemos querido pagar.

En cuanto a los demás ocupantes, estamos hablando de pescadores que son todos precarios. Había un arrendamiento pago en el caso del Club de Comodoros, y ADES también construyó una edificación allí, pero no sé si hay intención de sacarla también.

De las conversaciones que hemos mantenido surge una especie de falta de credibilidad del Director Nacional de Hidrografía en todo lo que es el Puerto del Buceo, pero este es un tema independiente. Honestamente, no sabemos por qué se quiere sacar el Astillero. Si hubiera un proyecto general lo podríamos entender, pero desde el momento en que se trata solamente de un caso concreto, nos resulta incomprensible.

SEÑOR BRAUSE.- Cuando en la sesión anterior pedí que se citara a los representantes de Astillero Rosendo SRL, cumpliendo con el requerimiento que se nos había formulado, en el intercambio se nos hizo conocer que el planteamiento ya había sido realizado a la Comisión. Esa interrogante que quería formular, respecto a cuándo habían comparecido, ahora quedó despejada, porque se respondió concretamente que es la primera vez que comparecen.

En lo personal comparto la iniciativa de la señora Senadora Arismendi, pero sugeriría agregar a la versión taquigráfica la nota que nos hicieran llegar los representantes del Astillero Rosendo SRL, por cuanto es muy explicativa de la situación. Creo que estos dos documentos conforman un panorama global del tema y pueden servir al señor Ministro para poder responder en el momento en que tengamos oportunidad de conversar con él a este respecto.

Recuerdo haber leído la nota hace ya un tiempo, por lo que quizás haga alguna pregunta que ya está respondida en ella; en ese caso, les pido que me excusen. Concretamente, quisiera saber cuántos barcos atienden en la actualidad y cuántos han atendido en los años en que el Astillero ha estado trabajando. También quería saber qué otro astillero existe en el Uruguay para atender los barcos, pero esta duda ya me ha sido aclarada, en la medida en que se ha dicho que no hay ningún otro que esté en condiciones de atender embarcaciones de paseo.

SEÑOR HUGHES.- Para que quede claro, es el único astillero que queda sobre el Río de la Plata. Paysandú tiene uno, y hay otros más grandes en la costa del río Uruguay, pero en materia de embarcaciones náuticas es el único que existe. Es decir: hay otros astilleros en el norte del país, pero no satisfacen las necesidades de los navegantes del Río de la Plata.

SEÑOR BRAUSE.- La pregunta ha sido contestada de manera precisa. Según entendí, cumple una clara necesidad porque sin duda hay un tránsito de barcos náuticos en el Río de la Plata.

Por otra parte, quisiera saber qué tiempo lleva, cuántos barcos han atendido y atienden promedialmente y qué respuesta han recibido a nivel del Ministerio, al hacer una propuesta de esta naturaleza. No alcanzo a comprender bien esto.

SEÑOR HUGHES.- No tenemos ninguna respuesta; la única es la de la Dirección Nacional de Hidrografía, quien entiende que ese lugar tiene un mejor destino.

En cuanto al número de barcos, estamos hablando de cientos los que fueron tratados, y construidos más de cien. Inclusive se ha hecho parte del trabajo del "Capitán Miranda" y, además, se ha trabajado con barcos de la Marina. Anualmente toda la reparación de barcos del Puerto del Buceo y la mayor parte del de Punta del Este que vienen de la Argentina, se hace allí. No sé cuántos barcos al año se reparan, aparte de los que se construyen.

SEÑOR ROSENDO.- La zafra de las reparaciones empieza en el mes de julio y el número que atendemos depende de la magnitud de la obra. Por lo general, se trata de diez o quince embarcaciones en la temporada.

Además, tal como mencioné anteriormente, existen las emergencias que surgen, por ejemplo, tener que varar un barco un 25 de agosto o un domingo. Nos llaman y nos dicen que hay un barco que chocó contra unas piedras o contra otro y que se está hundiendo; entonces vamos y lo tenemos que varar.

Normalmente, varamos quince o veinte embarcaciones por año para realizar algún trabajo de envergadura, pero cuando se trata de hacer pequeñas reparaciones como limpieza, cambio de una hélice o de un eje, hablamos de un número mayor.

SEÑOR BRAUSE.- Entonces, si llegara a haber una emergencia en el Río de la Plata, de eliminarse el astillero, la embarcación siniestrada no tendría donde varar.

SEÑOR GARAT.- Tengo la impresión que ese astillero cumple un servicio importante relacionado con las embarcaciones vinculadas al Yacht Club.

SEÑOR ROSENDO.- Nos referimos a las embarcaciones vinculadas al Yacht Club, Punta del Este y aquellas que están en tránsito.

SEÑOR GARAT.- Quisiera saber si en el ámbito del Yacht Club, que es la institución que más tiempo abarca en este rama, hay conocimiento sobre si anteriormente existía algún plan de transformación de la zona, o si esto es algo que ha caído de golpe, como un rayo, sin previo aviso.

SEÑOR HUGHES.- El Gobierno no ha planteado ningún plan con respecto al Puerto del Buceo. Durante muchos años fui Comodoro del Club; actualmente sigo vinculado al Yacht Club y puedo decir que el Gobierno no tiene ningún plan para hacer una edificación en la zona. Lo que sí hubo -y en esto quiero ser muy preciso- hace un año y medio o dos, fueron particulares interesados en poner restaurantes, principalmente grupos del exterior, por tratarse de una zona de gran interés. A nivel del Ministerio se habló, incluso, con Rosendo, de la posibilidad de que en su momento él dejara el local. Es decir, se habló del local de Rosendo y, además, no hubo ningún plan.

Por otra parte, cuando empezamos con este tema, un arquitecto que representa a un grupo argentino, se acercó a Rosendo para plantear la posibilidad de hacer algo juntos. En ese sentido, elaboró un proyecto de reformulación de la parte de la costa donde está el astillero para mejorarla a fin de hacer un restaurante, e incluso dejarlo como parte interesante para el resto de la vista. La contestación del Ministerio fue que no tenía ningún plan para la zona, sólo tiene previsto sacar a Rosendo de donde está.

SEÑOR BRAUSE.- A fin de que la respuesta sea más o menos aproximada y podamos visualizarla desde el punto de vista físico, quisiera saber qué área ocupa el varadero dentro del total del inmueble perteneciente al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ROSENDO.- Cuando le alquilamos a la persona que estaba anteriormente, ocupaba un galpón de 200 metros cuadrados y un terreno que tenía al lado. Cuando vino la expropiación, nos solicitaron que enviáramos un detalle de las obras que habíamos hecho hasta la fecha, y la gente del Ministerio nos dijo que teníamos muchas posibilidades de acuerdo con el trabajo específico realizado. Es más, nos expresaron que solicitáramos una concesión, que nos la iban a otorgar. Nosotros, alentados por todas las propuestas que nos hizo el Ministerio, hicimos todas las instalaciones, y con un muro de contención de piedras ganamos 1.500 metros de terreno, que son del Ministerio, pero que los hice yo. También hicimos dos galpones nuevos, la rampa de los varaderos -porque la que estaba anteriormente no existía; estaba destrozada- y otras mejoras. Hice estas obras en el Puerto del Buceo pensando en que la negociación se iba a concretar y que estaba invirtiendo para un futuro. Si hubiera previsto esta situación, hubiera invertido en otro lugar y no tendría por qué estar enterrando mi vida y mi dinero de esa forma. Traté de asegurarme de que éste iba a ser mi futuro en el Puerto del Buceo. El terreno que se ganó al mar, reitero, fue hecho con nuestros propios medios. También construimos vestuarios, baños, duchas y la infraestructura correspondiente al varadero a fin de que pudiera operar eficientemente.

SEÑOR BRAUSE.- Quiere decir que el terreno que ocupan es de 1.500 metros. Concretamente, quisiera saber el metraje del terreno que ustedes ocupan en la actualidad con construcciones incluidas y cuál es el total del área del inmueble propiedad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR HUGHES.- El señor Senador se refiere a la superficie total, no sólo la suya señor Rosendo, sino donde está usted, a la parte perteneciente al Ministerio donde están los pescadores y a la del astillero.

SEÑOR ROSENDO.- Según nuestros cálculos, los pescadores y el club de comodoros deben tener más o menos lo mismo que tenemos nosotros. En total, entre lo que ganamos al mar y los dos padrones que son propiedad del Ministerio, tenemos alrededor de 2.000 metros de terreno que usufructuamos. Reitero que debe haber otro tanto correspondiente a la parte de los pescadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Asuntos Laborales y Seguridad Social del Senado agradece a los representantes de Astillero ROSENDO SRL su presencia y la información que han brindado.

SEÑOR HUGHES.- Quisiera agregar que realmente me siento halagado por el interés que esta Comisión ha mostrado en relación con este tema. Me voy de aquí muy satisfecho de ello y me gustaría dejar una copia del escrito presentado en el Juzgado, porque allí figuran otros elementos que no están en el memorándum que elaboramos y que se relacionan con hechos relativos a lo que estamos pidiendo.

Muchas gracias.

(Se retira de Sala la delegación de Astilleros Rosendo SRL)